

**TIENKÄYTTÄJIEN MIELIPITEET ERI  
LIUKKAUDENTORJUNTATAVOISTA**

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

DI ANNE LEPPÄNEN

KUNNOSSAPITOTOIMISTO 1979

TVH 741991



LEPPÄNEN, ANNG

TIENKÄYTTÄJIEN MIELIPITEET ERI  
LIUKKAUDENTORJUNTATAVOISTA



## SISÄLLYSLUETTELO

1. Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimustapa
2. Rengastus
3. Haastateltavien mielipiteet suolan käytöstä
4. Haastateltavien mielipiteet tien kunnosta
5. Kelin vaikutus ajotapaan ja -nopeuteen
6. Yhteenveto



## TIENKÄYTTÄJIEN MIELIPITEET ERI LIUKKAUDENTORJUNTATAVOISTA

### 1. Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimustapa

Tämä mielipidetutkimus liittyy osana liukkaudentorjunta- ja liikenneturvallisuuskokeiluun talvikaudella 1977...1978. Mielipidekyselyn avulla pyrittiin selvittämään kuljettajien asennoitumista eri liukkaudentorjuntatapoihin sekä tämän asennoitumisen muuttumista 1970-luvulla.

Tutkimus tehtiin Liikenneturvan ohjeiden mukaisesti tienvarsihaastatteluna kahdessa jaksossa. Haastattelupäivät olivat 8. ja 9. päivä helmikuuta sekä 8. ja 9. päivä maaliskuuta. Haastateltaville, joita oli yhteensä 1 800, esitettiin kaikkiaan 18 kysymystä (liite 1). Tässä yhteydessä on käsitelty vain kysymyksiä 9...13, jotka koskevat kuljettajien mielipiteitä liukkaudentorjunnasta. Sen sijaan taustatiedoiksi kerättyjä tietoja ei tässä käsitellä lähemmin.

Haastatteluun osallistuneista autoista 47 % oli henkilöautoja, 4 % pakettiautoja, 18 % perävaunuttomia kuorma-autoja, 8 % puoliperävaunullisia ja 23 % täysperävaunullisia kuorma-autoja. Kuorma-autoja on määräänsä nähden huomattavan paljon mukana kyselyssä, koska muuten kuorma-autoilijoiden lukumäärä olisi jäänyt kovin pieneksi. Vuoden 1977 autokannasta 89 % oli henkilöautoja, 7 % pakettiautoja ja 4 % kuorma-autoja. Kuorma-autoista oli ilman perävaunua 74 %, puoliperävaunullisia 6 % ja täysperävaunullisia 20 %.

### 2. Rengastus

Haastattelussa mukana olleista henkilöautoilijoista 91 %:lla oli autossaan nastarenkaat, 6 %:lla talvirenkaat ja 3 %:lla kesärenkaat. Pakettiautoista 76 %:lla oli nastarenkaat, 15 %:lla talvirenkaat ja 9 %:lla kesärenkaat (taulukko 1). Nämä vastaavat suunnilleen rengastuksen normaalia jakautumaa koko maassa.



Taulukko 1. Henkilö- ja pakettiautojen rengastus.

	Nastarenkaat	Talvirenkaat	Kesärenkaat	Yhteensä
	%	%	%	%
Ha	91	6	3	100
Pa	76	15	9	100
Yht.%	90	7	3	100

Kuorma-autoista eniten nastarenkaattomia oli puoliperävaunullisissa kuorma-autoissa (69 %). Ilman perävaunua olevista kuorma-autoista 53 % oli kokonaan vailla nastarenkaita, samoin varsinaisella perävaunulla varustetuista kuorma-autoista (taulukko 2).

Taulukko 2. Kuorma-autojen renkaiden nastoitus.

	Nastarenk. etup.	Nastarenk. vet. pyör.	Nastarenk. peräv.	Ei nastarenk.	Yhteensä
	%	%	%	%	%
KAIP	33	14	-	53	100
KAP	26	5	-	69	100
KAVP	39	6	2	53	100
Yht.%	35	9	1	55	100

### 3. Haastateltavien mielipiteet suolan käytöstä

Kaikista haastatteluun vastanneista 85 % katsoi suolan käytön lisäävän liikenneturvallisuutta (taulukko 3). Kuorma-autoilijat uskoivat selvästi henkilö- ja pakettiautoilijoita enemmän suolan liikenneturvallisuutta lisäävään vaikutukseen. Kuorma-autoilijoista 94 % oli sitä mieltä, että suolan käyttö lisää liikenneturvallisuutta. Pakettiautojen ajajissa oli eniten sellaisia, jotka katsoivat suolan käytön vähentävän liikenneturvallisuutta (17 %).



Taulukko 3. Haastateltavien mielipide suolan vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Suolan vaik.	Ajoneuvo					Kaikki yht.
	HA %	PA %	KAIP %	KAP %	KAVP %	
lisää turv.	76	72	90	96	97	85
huonontaa	15	17	4	2	2	9
ei vaikuta	6	5	4	2	1	4
ei osaa sanoa	2	5	2	-	-	2
Yht. %	100	100	100	100	100	100

Kun tuloksia verrataan talvikaudella 1970...1971 suoritettun "suolaamaton tie"-kokeilun mielipidetutkimuksen tuloksiin, voidaan selvästi todeta yleisön nyt suhtautuvan suopeammin suolan käyttöön kuin edellisen tutkimuksen aikana. "Suolaamaton tie"-kokeilun aikana suoritettussa haastattelussa 51 % henkilöautojen kuljettajista katsoi suolan käytön lisäävän liikenneturvallisuutta, ilman perävaunua olevien kuorma-autojen kuljettajista puolestaan 66 % ja puoliperävaunullisten kuorma-autojen kuljettajista 78 %. Suolan käytön katsoi vähentävän liikenneturvallisuutta 28 % henkilöautojen kuljettajista, 18 % ilman perävaunua olevien kuorma-autojen kuljettajista ja 12 % puoliperävaunullisten kuorma-autojen kuljettajista.

Tähän kyselyyn vastanneista autoilijoista suurin osa (65 %) oli sitä mieltä, että pääteillä suolan käyttö tulisi pitää ennallaan (taulukko 4). Kaikista vastajista 11 % halusi lisäävän suolan käyttöä ja 16 % vähennettävän sen käyttöä. Henkilöautojen ajajat olivat selvästi enemmän suolan käytön vähentämisen tai lopettamisen kannalla kuin kuorma-autoilijat. Henkilöautojen ajajista 11 % halusi kokonaan lopettaa suolan käytön pääteillä ja 22 % halusi ainakin vähentää sen käyttöä. Sen sijaan kuorma-autoilijoista vain noin 1 % haluaisi kokonaan lopetettavan suolan käytön pääteillä



ja noin 9 % oli suolan käytön vähentämisen kannalla.

Taulukko 4. Suolan käyttö pääteillä.

Suolan määrä päät.	Ajoneuvo					Kaikki yht.
	HA %	PA %	KAIP %	KAP %	KAVP %	
Lisättävä	6	5	13	27	17	11
Pidettävä enn.	58	64	70	64	75	65
Vähennettävä	22	19	13	6	7	16
Lopetettava	11	9	2	2	-	6
Ei osaa sanoa	3	3	2	1	1	2
Yht. %	100	100	100	100	100	100

Kaikista vastaajista 55 % ei halua, että sivuteitä suolattaisiin, 23 % haluaisi sivuteitä suolattavan vain paikoit-tain ja 11 % kokonaan (taulukko 5). Jälleen henkilöautojen ajajat vastustavat voimakkaammin suolan käyttöä kuin kuorma-autoilijat. Henkilöautojen ajajista 63 % ei halua, että sivuteitä suolattaisiin lainkaan, kuorma-autoilijoista sen sijaan vain 46 %.

Taulukko 5. Suolan käyttö sivuteillä.

Suolan määrä Sivuteillä	Ajoneuvo					Kaikki yht.
	HA %	PA %	KAIP %	KAP %	KAVP %	
Suolattava	10	11	12	14	11	11
Suol.paikoit.	19	19	24	30	31	23
Ei suolaa	63	61	53	39	44	55
Ei osaa sanoa	8	9	11	18	14	11
Yht. %	100	100	100	100	100	100



#### 4. Haastateltavien mielipiteet tien kunnosta.

Haastateltavilta tiedusteltiin mm. mielipidettä toisaalta tien sen hetkisestä kunnosta ja kunnosta yleensä talvikautena 1977...1978 sekä toisaalta tien kunnosta aikaisempina vuosina. Vastauksista ei voitane kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä vetää, sillä haastattelupäivinä useimmissa haastattelupisteissä ilma oli kausni ja tien kunto erittäin hyvä, mikä on varmasti vaikuttanut vastauksiin. Suuntaa antavia johtopäätöksiä voidaan kuitenkin tehdä. Tällöin voidaan todeta, että selvästi tyytymättömiä oltiin valtatie 2:n, kantatie 41:n ja valtatie 4:n kunnossapitoon (taulukko 6). Kaikilla edellä mainituilla teillä liukkaudentorjunta hoidettiin suolahiekan avulla tammikuun 17. päivään asti, mistä alkaen valtatie 4:llä siirryttiin tehostettuun suolaukseen ja muilla edellä mainituilla teillä normaalisuolaukseen.

Kun vastaajilta kysyttiin mielipidettä tien kunnosta kokeilukautena verrattuna muihin pääteihin, erottuvat jälleen negatiivisessa mielessä samat tiet kuin edellä. Tyytymättömiä oltiin valtatie 2:n ja kantatie 41:n kuntoon, valtatie 4:n kuntoon oltiin jonkin verran tyytyväisempiä (taulukko 7).



Taulukko 6. Liukkaudentorjunnan hoito koeteillä talvikautena 1977...1978  
verrattuna aikaisempiin vuosiin.

Paikka/Aika		tällä hetkellä (%)				tänä talvena (%)				aikaisempina vuosina (%)				yhteensä (%)			
		hyvin	kohtal.	huonosti	ei osaa sanoa	hyvin	kohtal.	huonosti	ei osaa sanoa	hyvin	kohtal.	huonosti	ei osaa sanoa	hyvin	kohtal.	huonosti	ei osaa sanoa
Vt 9	8.2	58	33	9	-	48	36	5	11	36	41	4	19	47	37	6	10
	8.3	82	14	3	1	68	15	2	15	53	15	4	28	68	14	3	15
Vt 4	9.2	39	41	19	1	18	26	45	11	25	49	12	14	28	38	25	9
	9.3	74	24	2	-	32	24	26	19	36	35	1	28	47	28	10	15
Vt 5	9.2	62	31	7	-	50	39	3	8	20	41	20	19	44	37	10	9
	9.3	74	23	3	-	47	22	6	25	24	37	7	32	48	28	5	19
Vt 3	8.2	81	19	-	-	51	42	3	4	26	49	15	10	53	37	6	4
	8.3	70	28	2	-	59	40	-	1	39	41	7	13	56	36	3	5
Vt 2	8.2	75	17	6	2	-	12	82	6	40	41	6	13	38	24	31	7
	8.3	87	10	2	1	16	17	59	8	50	38	3	9	51	22	21	6
Vt 10	8.2	97	3	-	-	58	26	5	11	27	44	6	23	61	24	4	11
	8.3	32	38	29	1	30	37	9	24	20	32	5	43	27	36	14	23
Kt 41	9.2	34	35	31	-	3	12	79	6	34	47	4	15	24	31	38	7
	9.3	86	11	1	2	25	17	38	20	47	26	2	25	53	18	13	16
Vt 1	9.2	49	37	14	-	26	62	11	1	22	57	14	7	33	52	13	2
	9.3	81	15	3	1	55	26	5	14	37	29	5	29	58	23	5	14
Vt 9	9.2	93	6	-	1	59	35	2	4	39	42	5	15	64	27	2	7
	9.3	85	11	4	-	49	24	3	24	38	32	2	28	58	22	3	17



Taulukko 7. Kokeiluteiden kunto talvikautena  
1977...1978 verrattuna muihin pääteihin.

Paikka/Aika		Tien kunto				
		parempi	samal.	huonon- pi	ei osaa sanoa	ei ajanut
		%	%	%	%	%
Vt 9	8.2	61	36	-	2	1
	8.3	63	29	1	5	2
Vt 4	9.2	8	50	36	6	-
	9.3	18	63	14	5	-
Vt 5	9.2	48	42	3	3	4
	9.3	35	38	6	12	9
Vt 3	8.2	42	45	4	5	5
	8.3	33	54	-	8	5
Vt 2	8.2	6	16	70	4	4
	8.3	16	41	32	8	3
Vt 10	8.2	62	38	-	-	-
	8.3	36	36	6	9	13
Vt 1	9.2	22	56	12	1	9
	9.3	27	59	5	7	2
Vt 9	9.2	47	43	4	4	2
	9.3	40	33	1	5	21
Kt 41	9.2	2	19	77	2	-
	9.3	7	59	26	4	4
Kaikki tiet		32	42	16	5	5



## 5. Kelin vaikutus ajotapaan ja -nopeuteen

Kysyttäessä kelin vaikutusta ajotapaan kaikista vastaajista 68 % vastasi, ettei keli ollut aiheuttanut muutosta ajotapaan (taulukko 8). Jos vastauksia tarkastellaan eri teillä, voidaan todeta, että ensimmäisellä haastattelukerralla, joka tapahtui melko pian "suolaamaton tie"-kokeilun lopettamisen jälkeen, valtateillä 2 ja 4 sekä kantatiellä 41 oli huomattavasti enemmän kuin muilla teillä sellaisia, jotka ilmoittivat kelin muuttaneen heidän ajotapaansa. Ensimmäisellä haastattelukerralla valtatie 4:llä ilmoitti 35 % vastaajista ajavansa varovaisemmin, valtatie 2:lla puolestaan 80 % ja kantatie 41:llä 72 %. Muilla teillä vastausprosentti liikkui yleensä 10...20 % välillä lukuunottamatta valtatie 1:tä, jossa 23 % vastaajista ilmoitti ajavansa varovaisemmin ja valtatie 10:llä, jossa ensimmäisellä haastattelukerralla vain 2 % vastaajista ilmoitti ajavansa varovaisemmin.

Kelin vaikutuksesta ajonopeuteen voidaan todeta, että suolaamattomilla teillä ajajat oman ilmoituksensa mukaan ajoivat hitaammin kuin tavallisesti. Ensimmäisellä haastattelukerralla valtatiellä 4 ilmoitti 30 % vastaajista ajavansa hitaammin kuin aikaisemmin, valtatie 2:lla 84 % ja kantatie 41:llä 68 %. Muilla teillä tavallisesti hitaammin ajavien osuus oli yleensä alle 10 % lukuunottamatta valtatie 1, jolla ensimmäisellä haastattelukerralla 20 % vastaajista ilmoitti ajavansa hitaammin kuin tavallisesti (taulukko 9).



Taulukko 8. Kelin vaikutus ajotapaan eri koeteillä.

Paikka/Aika		Muutos ajotavassa			
		ajaa varo- vaisemmin	ei muutosta	ajaa huolet- tomammin	ei osaa sanoa
		%	%	%	%
Vt 9	8.2	16	79	3	2
	8.3	19	80	1	-
Vt 4	9.2	35	61	-	4
	9.3	36	61	-	3
Vt 5	9.2	14	76	7	3
	9.3	15	76	5	5
Vt 3	8.2	14	82	3	1
	8.3	15	82	2	1
Vt 2	8.2	80	18	-	2
	8.3	40	58	-	2
Vt 10	8.2	2	88	9	1
	8.3	31	63	6	-
Kt 41	9.2	72	25	-	3
	9.3	39	58	1	2
Vt 1	9.2	23	76	-	1
	9.3	19	79	2	-
Vt 9	9.2	10	83	6	1
	9.3	10	79	11	-
Yhteensä %		27	68	3	2



Taulukko 9. Kelin vaikutus ajonopeuteen eri koeteillä.

Paikka/Aika		Muutos ajonopeudessa			
		ajaa hi-	ei muutosta	ajaa nope-	ei osaa
		taammin		ammin	sanoa
		%	%	%	%
Vt 9	8.2	5	92	2	1
	8.3	13	86	1	-
Vt 4	9.2	30	66	1	3
	9.3	31	66	-	3
Vt 5	9.2	2	88	1	9
	9.3	7	87	1	5
Vt 3	8.2	10	81	6	3
	8.3	12	84	3	1
Vt 2	8.2	84	15	-	1
	8.3	43	54	1	2
Vt 10	8.2	2	87	10	1
	8.3	33	61	6	-
Kt 41	9.2	68	29	-	3
	9.3	39	57	1	3
Vt 1	9.2	20	79	-	1
	9.3	21	77	2	-
Vt 9	9.2	6	87	6	2
	9.3	9	83	8	-
Yhteensä %		24	71	3	2



## 6. Yhteenveto

Tämä mielipidetutkimus liittyy osana liukkaudentorjunta- ja liikenneturvallisuuskokeiluun talvikaudella 1977... 1978. Mielipidetutkimuksen avulla pyrittiin selvittämään kuljettajien asennoitumista eri liukkaudentorjuntatapoihin ja sitä, miten tämä asennoituminen on muuttunut sitten talvikauden 1970...1971, jolloin edellinen vastaavanlainen kokeilu suoritettiin.

Mielipidetutkimuksen perusteella voidaan todeta yleisön suhtautumisen suolan käyttöön liukkaudentorjunnassa muuttuneen suopeammaksi 1970-luvulla. Kaikista haastatteluun vastanneista autoilijoista 85 % katsoi suolan käytön lisäävän liikenneturvallisuutta. Kuorma-autoilijat uskoivat selvästi henkilö- ja pakettiautoilijoita enemmän suolan liikenneturvallisuutta lisäävään vaikutukseen. Kuorma-autoilijoista 94 % oli sitä mieltä, että suolan käyttö lisää liikenneturvallisuutta. Henkilöautojen ajajista 76 % oli samaa mieltä. Kaikista vastaajista vain 9 % katsoi suolan käytön huonontavan liikenneturvallisuutta.

Liukkaudentorjuntakokeilu ilman suolaa jouduttiin valta-teillä lopettamaan kesken talvikautta raskaan ajoneuvoliikenteen vaatimuksesta ja siirtymään takaisin suolan käyttöön kaikilla koeteillä. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella voidaan päätellä, ettei Etelä-Suomen pääteillä nykyisillä liikennemäärillä voitane luopua suolan käytöstä. Liukkaudentorjuntatutkimuksia jatketaan kuitenkin edelleen entistä tehokkaamman suolausmenetelmän löytämiseksi.



TVH/LIUKKAUDENTORJUNTAPROJEKTI

HAASTATTELIJA: \_\_\_\_\_

TUTKIMUSPAIKKA: KUNTA \_\_\_\_\_

TUTKIMUSAIKA: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ 197\_\_\_\_\_ KLO \_\_\_\_\_

TIEN N:O \_\_\_\_\_

KELI: 1 ☐ PALJAS, KUIVA 4 ☐ KAUTTAALTAAN LUMINEN  
2 ☐ PALJAS, MÄRKÄ 5 ☐ OSITTAIN JÄINEN  
3 ☐ OSITTAIN LUMINEN 6 ☐ KAUTTAALTAAN JÄINEN

SÄÄ: 1 ☐ KIRKAS 5 ☐ RANTASADE SUMU,USVA: 1 ☐ ON  
2 ☐ PILVIPOUTA 6 ☐ LUMISADE 2 ☐ EI  
3 ☐ TIHKUSADE 7 ☐ MUU  
4 ☐ VESISADE

TAUSTATIEDOT: AJONEUVO

1. AJONEUVON LAATU:

1 ☐ HA 2 ☐ PA 3 ☐ KA, EI PERÄV. 4 ☐ KA, PERÄVAUNU

2. AJOVALOJEN KÄYTTÖ JA PUHTAUS:

A. KÄYTTÖ:

1 ☐ AJOVALOT KÄYTÖSSÄ  
2 ☐ AJOVALOT EI KÄYT.

B. PUHTAUS:

1 ☐ PUHTAAT  
2 ☐ KOHTALAISEN PUHTAAT  
3 ☐ MELKO LIKAISET  
4 ☐ LIKAISET

3. TUULILASIN PUHTAUS:

1 ☐ PUHDAS 3 ☐ MELKO LIKAINEN  
2 ☐ KOHTALAISEN PUHDAS 4 ☐ LIKAINEN

4. AJONEUVON RENGASTUS:

A. HENKILÖ-, PAKETTIAUTO:

1 ☐ NASTARENKAAT  
2 ☐ TALVIRENKAAT  
3 ☐ KESÄRENKAAT

B. KUORMA-AUTO:

1 ☐ NASTAR. ETUPYÖRISSÄ  
2 ☐ " VETÄVISSÄ PYÖR.  
3 ☐ " PERÄVAUNUSSA  
4 ☐ EI NASTARENKAITA

TAUSTATIEDOT: AJOMATKA

5. MIKÄ ON TÄMÄNKERTAINEN AJOREITITINNE:

LÄHTÖPISTE (KUNTA): \_\_\_\_\_

PÄÄTEPISTE ( " ): \_\_\_\_\_

6. TÄMÄNKERTAISEN AJOMATKAN PITUUS: \_\_\_\_\_ KM

7. MIKÄ ON TÄMÄNKERTAISEN MATKAN TARKOITUS:

1 ☐ TYÖ- TAI KOULUMATKA 3 ☐ VIERAILU- T.VIRKISTYSM.  
2 ☐ ASIOINTI- TAI OSTOSM. 4 ☐ MUU

8. KUINKA USEIN AJATTE TÄTÄ TIETÄ:

1 \_\_\_\_\_ KERTAA VIIKOSSA 3 \_\_\_\_\_ KERTAA VUODESSA  
2 \_\_\_\_\_ KERTAA KUUKAUD. 4 ☐ ENSIMMÄISTÄ KERTAA

MIELIPITEET:

9. MITEN TÄMÄN TIEN LIUKKAUDEN TORJUNTA ON MIELESTÄNNE HOI-  
DETTU:

A. TÄLLÄ HETKELLÄ B. TÄNÄ TALVENA C. AIKAISEMPIA VUOSINA

1 ☐ HYVIN 1 ☐ HYVIN 1 ☐ HYVIN  
2 ☐ KOHTAL. 2 ☐ KOHTAL. 2 ☐ KOHTAL.  
3 ☐ HUONOSTI 3 ☐ HUONOSTI 3 ☐ HUONOSTI  
4 ☐ EI OSAA SAN. 4 ☐ EI OSAA S. 4 ☐ EI OSAA SANOA

10. MINKÄLAISESSA KUNNOSSA TÄMÄ TIE ON OLLUT MIELESTÄNNE TÄNÄ  
TALVENA VERRATTUNA MUIHIN PÄÄTEIHIN:

1 ☐ PAREMMASSA 4 ☐ EI OSAA SANOA  
2 ☐ SAMANLAISESSA 5 ☐ EI AJANUT (JOKO TÄTÄ  
3 ☐ HUONOMASSA TAI MUITA TEITÄ)

11. ONKO TÄMÄN TIEN KELI AIHEUTTANUT MUUTOSTA:

A. AJOTAPAANNE:

1 ☐ AJAA VAROVAISEMMIN  
2 ☐ EI MUUTOSTA  
3 ☐ AJAA HUOLETTOMAMMIN  
4 ☐ EI OSAA SANOA

B. AJONOPEUTEENNE:

1 ☐ AJAA HITAAMMIN  
2 ☐ EI MUUTOSTA  
3 ☐ AJAA NOPEAMMIN  
4 ☐ EI OSAA SANOA

12. MIELIPITEENNE SUOLAN KÄYTÖN VAIKUTUKSESTA LIIKENNETUR-  
VALLISUUTEEN:

1 ☐ LISÄÄ TURVALLISUUTTA 3 ☐ EI VAIKUTA  
2 ☐ HUONONTAA,MITEN \_\_\_\_\_ 4 ☐ EI OSAA SANOA

13. MITÄ MIELTÄ OLETTE SUOLAN KÄYTÖN MÄÄRÄSTÄ:

A. PÄÄTEILLÄ:

1 ☐ LISÄTTÄVÄ  
2 ☐ PIDETTÄVÄ ENTISELL.  
3 ☐ VÄHENNETTÄVÄ  
4 ☐ LOPETETTAVA KOKONAAN  
5 ☐ EI OSAA SANOA

B. SIVUTEILLÄ:

1 ☐ SUOLATTAVA  
2 ☐ SUOLATTAVA PAIKOITELLEN  
3 ☐ EI SUOLAA  
4 ☐ EI OSAA SANOA

TAUSTATIEDOT: KULJETTAJA

14. SUKUPUOLI: 1 ☐ MIES  
2 ☐ NAINEN

15. SYNTYMAVUOSI: \_\_\_\_\_

16. ENSIMMAISEN AJOKOR-  
TIN SAANTIVUOSI: \_\_\_\_\_

17. AJOKILOMETRIMÄÄRÄ AJOILLA  
VUOSITTAIN: \_\_\_\_\_

18. MIHIN KULJETTAJARYHMÄÄN KATSOOTTE LAHINNA KUULUVANNE:

1 ☐ LINJA-AUTONKULJ. 3 ☐ TAKSIN KULJETTAJA  
2 ☐ KUORMA-AUTONKULJ. 4 ☐ MUU HENKILÖAUTOILIIJA  
5 ☐ EI YLENSÄ AJA AUTOA